

Eesti Majandus

Tööstuse, kaubanduse ja rahanduse ajakiri

5. köide Tallinnas, teisipäeval, 9. septembril 1924 Nr. 35 (79)

Sisu:

Toimetuse kommentaar

Tsemenditööstus ja tollikaitse

E. Timma: Riigi raudteede 1923. a. tegevusest

Sise- ja väljamaa kroonika

Teated ettevõtete tegevusest

Raha- ja kaubaturu ülevaated

Ilmub kord nädalas

Väljaandja: Eesti Majanduspoliitiline Selts, Tallinnas

EESTI MAJANDUS

Tööstuse, kaubanduse ja rahanduse ajakiri
ilmub Eesti Majanduspoliitilise Seltsi väljaandel
kord nädalas

Vastutav toimetaja N. KÖSTNER

Ainukene majandusline eri-ajakiri Eestis

Juhtkirjad paremate Eesti asjatundjate sulest
Laialdane majandusline informatsioon sise- ja
väljamaalt

Eesti konsulaar- ja kaubandusliste esitajate aru-
anded

Igale ärimehetele tarvilikud praktilised teated kau-
banduse, tööstuse ja rahanduse alalt

Ärisse puutuvad juriidilised teated

**Ajakiri ilmub kaubandus-tööstusmi-
nisteeriumi, Tallinna Börse-komitee,
Pankade Nõukogu ja Vabrikantide
ühisuse toetusel**

Tellimise hind: aastas Emk. 1000.- Väljamaale 2000.-
pooles " " 500.- " 1000.-

Toimetus: Pikk tän. 40, Tallinnas, tel. 29-39

Talitus: Lai tän. 38, Graafiline ühing „Kiri“, tel. 18-66

EESTI MAJANDUS

TÖÖSTUSE, KAUBANDUSE JA RAHANDUSE AJAKIRI

Tellimise hind: aastas Emk. 1000.— Väljamaale Emk. 2000.—

pooleaastas „ 500.— „ „ 1000.—

Toimetus: Pikk tän. 40, Tallinnas, tel. 29-39 Talitus: Lai tän. 38, Graafliline Ühing „Kiri“. Telef. 18-66

5. köide. Tallinnas, teisipäeval, 9. septembril 1924. Nr. 35 (79)

Sisu: Toimetuse kommentaar. Tsemenditööstus ja tollikaitse. E. Timma: Riigi raudteede 1923. a. tegevusest. Sise- ja väljamaa kroonika. Teated ettevõtete tegevusest. Raha- ja kaubaturu ülevaated.

Tallinnas, 8. septembril 1924.

täiendavad määrused „Eesti Panga“ valoriseerimise kohta, mis meie alamalära trükime, ei tee seda küsimust mitte palju selgemaks. Pank on nähtavasti otsusele jõudnud, et kroon kui esialgu kindla rahaüksuse, liikumisele pääsemist tuleb takistada ja sellepärast ei võeta ei kroonides allakirjutatud tshekka ega ka maksukäska tema poolt vastu. Selle läbi kaotavad valoriseeritud jooksvad arved erapankades, kui niisuguseid peaks olema, suure osa oma ligitõmbavusest, sest nende arvete peale tõmmatud tshekid ei ole kvalifitseeritud arvekoja jaoks. Valoriseerimist püütakse piirata klientide kontokorrent arvete pangas, kus juures ka nende arvete kohta rida väljavõtteid on tehtud. Nii ei valoriseerita ühe endise Eesti Panga teadaande põhjal omavalitsuste võlaarveid. Peale selle jäävad valoriseerimata teatud tingimistel põllumeeste vekslid ning kuna viimased Eesti Panka sattuvad suurel arvul juhtumistel just äriettevõtete kaudu, siis on see ühtlasi välja võtteks nende äriettevõtete arvete valoriseerimisele. Lõpuks jäävad valoriseerimata ületülse kontokorrent arvete liikuvad osad. Kui palju niisugusel juhtumisel Eesti Panga enam kui 2½ miljardilisel kontokorrent laenude summast lõppude lõpuks valoriseeritud saab, on raske ütelda sest see oleneb kõige enam just sellest, missuguse seisukoha juhatas võtab iga üksiku arve jaotamise alal „surnud“ ja elavaks osaks. Igatahes võib umbkaudu oletada, et kõik valoriseerimisest vabastatud summad kokku vähemalt poole kogu kontokorrent laenudest välja teevad. Sellest per-

spektiivist vaadatuna ei ole enam mingisugust kahtlust selle kohta, et rahaministri väide valoriseerimise läbiviimise kohta juba kuu aega tagasi vähe põhjendatud ja liig optimistlik oli.

Veel keerulisemaks muutub küsimus, kui arvete valoriseerimise korda lähemalt silmitseda. Valoriseeritud arvete tasumiseks käesoleval kuul on Eesti Pank välja mõtelnud uue kursi 105 marka üks kroon. On selge, et selle uue kursi maksmapanemine tähendab vastutulekut nendele, kes arvasid et Eesti Pangal moraalilist õigust ei ole arveid mitteametliku kursiga valoriseerida. See vastutulek teeb välja praegusel korral 13% arve väärtusest. Selle järele tuleb otsustada, et Eesti Panga juhatas ise oma väitese ei usu, nagu oleks laenajad laenatud summadega kursi langemise arvel palju teeninud. See poolvaloriseerimine, mida niisuguste väljamõeldud kursidega tehakse, on igatahes kõige paremaks abinõuks kogu valoriseerimise aktsiooni diskrediteerimiseks. Eesti Pank, kui välispidiselt eraaktsiaselts võib omale niisuguseid kombinatsioonid lubada. Kui tema täielikult riigikontrolli revideerimise alla kuuluks, siis oleks niisuguste väljamõeldud kursidega valoriseerimine temal igatahes võimata, sest vormiliselt tähendab see juba teatud kingitust valoriseeritud arvetel eraisikute kasuks, mida ükski riigiasutus teha ei tohi.

See ei ole siiski veel kõik. Pank on võimalikuks pidanud vahet teha arvete tasumiseks sularahas ja vekslitega ja nimelt vekslite kasuks. Sularahas võite teie oma valoriseeritud arveid tasuda kuni 1 oktoobri kursiga 105 marka üks Eesti kroon; ärivekslites, mille tähtaeg mitte pikem ei ole

kui 1. detsembril, võite neidsamu arveid tasuda kursiga 100 marka üks kroon. Arusaadaval viisil ei hakka keegi muidugi sularahas arveid maksma ja nii on õieti kogu valoriseerimine jälle vähemalt ühe kuu peale edasi lükatud, sest 100-ga valoriseeritud arveid võib endiselt 100-ga maksta. Sellel vahetegemisel vekslite ja sularaha kursi vahel pidada olema ka oma sügavam tähendus, kuid selle juure tuleme tagasi siis, kui kuulujuttudele tõesti tegelikult samud järgnevad. Seniks aga jääb ta kõrvalseisjatele küll täielikuks mõistatuseks.

Uute määruste järele võtab Pank muu seas tähtajalisi hoiumasid vastu kursiga 100 marka üks kroon, mida ta ise millegi pärast nimetab *al pari* kursiks, makstes kuuekuuliste hoiumasude eest 5% ja 12 kuuliste eest 6% aastas. Sellelaadiline hoiumasude meelitamine on suureks ähvarduseks erapankade hoiumasudele, sest vaevalt julguvad erapangad suureviisiliselt Eesti Pangale sel alal järele teha. Kui Eesti Pank täna markasid hoiumasudele võtab ja neid kroonideks ümber arvab 100 margaga, lubades neid krooni kursi järele poole aasta pärast välja maksta, siis võtab ta oma peale igatahes vähemalt 13 protsendilise riisiko, mida erapangad enesele lubada ei või.

Eesti-Läti majanduslepingu

teostamine on nüüd jõudnud uude faasi. Kõik takistused meie poolt on kõrvaldatud ja lätlastele isegi selgeks tehtud, et viimased tollikõrgendused Eestis tolliühitlustuse komisjoni tegevusele ennem kergenduseks kui takistuseks on. Kuid nüüd tekkivad takistused lätlaste poolt. Esiteks on nende komisjoni liikmed puhkusel ja teiseks on nad väga imestanud, et Eesti esitajad Riiga ei sõida mitte tolliuniooni kavade teostamise üle läbi rääkima, vaid Tallinnas sõlmitud lepingu põhjal tahavad tollide ühtlustamist läbi viia ja tollipiiri omamaa kaupade jaoks kaotada. See on ometi lepingu sisu, mille teostamine praegu päevakorras on, kuna aga tolliuniooni küsimust senini praktiliselt veel ületülde arutatud ei ole ja selle juure tagasi võib tulla alles siis, kui praegu maksev leping teostatud ja tema tagajärjed näha on. Läti ajakirjandusest saabub aga praegu niisugune mulje, nagu oleks tolliunioon juba olemas lepingus ettenähtud, ja nagu tõrguksid eestlased selle teostamisele asumast. Sarnane ilmaotsata arusaamatuste kuhjumine ei tee kõnesoleva lepingu teos-

tamist ja Eesti-Läti majanduslist lähenemist igatahes kergemaks ja sellepärast tuleks eestkätt just nende eest hoiduda.

Era-metallitööstus ja sadamatehased. Eesti era-metallitehased pöörasid hiljuti kaubandusministri poole memorandumiga, milles tähelepanu selle peale juhiti, missuguste lubamata abinõudega riiklised sadamatehased eraettevõtetele võistlevad. Juhiti tähelepanu selle peale, et sadamatehased töötades riigi rahaga, maksu mis maksab eraettevõtete eest tellimisi ära püüavad võtta ja sealjuures tagasi ei kohku oma kalkulatsioonid mõne päeva jooksul 100% võrra vähendamast ning eratellijatele riigi summadest krediitid andmast. Selle peale on sadamatehased vastanud, missugusest vastusest mõned ära kirjad ka linnas kurseerivad. See vastus, mille sahtlika keel elavalt meelde tuletab selle maa kirjanduslist stiili, kust praegune sadamatehaste peadirektor alles aasta eest tuli, tunnistab sisuliselt kõik faktid õigeaks, tehes ainult mõnda parandust, kuid leiab, et tehaste ülem kohus just selles seisab, et eratehastes hindu alla liitsuda ja nende tegutsemist Eestis võimataks teha.

Sadamatehaste juhatus kiitleb muu seas ka sellega, et viimase 4 aasta jooksul riigile üle 8 milj. puhasikasu olla annud. Missugused selle puhtakasu allikad on, näitab kõige selgemini riiklise auriku „Sakala“ remondilugu, mida lubati ära teha 6 milj. eest, mille kohta aga hiljem eelarve anti 12 milj. peale ja mille järele riikline laevasõidu amet lõppude lõpuks maksis 24 milj. marka. Siia on tarvis ainult juure lisada, et asjatundjad tol ajal „Sakalat“ hindasid pärast remonti 9 milj. marga peale. Sarnaste riikliste tellimiste juures tuleb ainult imestada, et sadamatehased nii vähe kasu näitavad, et see kasu 4 aasta eest isegi ühtainust kahju kinni ei kata, mis tehased selle aja jooksul riigile tegid.

Eratehaste vastu tarvitab sadamatehaste juhatus täielikku hotentoti loogikat, aga seesama loogika vahib vastu ka sadamatehaste arvamist riigi suhtes. „Sulevi“ remondi asjus olla sadamatehased eraviisil teada saanud, et Vene-Balti tehase kavatseda remondi eest 20 milj. küsida. Selle pärast olla sadamatehaste juhatus 18 milj. küsinud. Kui hiljem pakkumised odavamaks läksid, siis alles hakkasid sadamatehased kalkuleerima, mis remont õieti maksma läheb. Nii siis ei näe riiklised sadamatehased selles midagi halba, kui nad riigile

põhjendamata ülespuhutud eelarveid sisse annavad, kui aga vähegi väljavaateid on, et nende ülespuhutud eelarvete põhjal tellimist võib saada.

Tsemenditööstus ja tollikaitse.

Meile kirjutatakse teadvalt poolt:

Meie kaks tsemendivabrikut on tsemendi tollide küsimuses vastastikku sattunud. Aseri pealekäimisel viidi riigikogus teatavasti ühe päevaga sisseveotolli alandamine tsemendi peale läbi, kuni 0,006 kuldfrangini ühe kilogrammi pealt netto, kusjuures maadelt, kus Eesti tsemenditollivaba on, ka Eestis sisseveotolli ei võeta. Selle seaduse vastu on nüüd Kunda sõjajalale asunud ja leiab, et see tsemenditööstuse hävitamine olla, sest et Eesti tsemenditollisest siseturul nii väikese kaitsetolli juures võistelda ei suutvat. Nii-sugune täieline vastolu kahe peaaegu ühesugustes tehnilistes tingimustes töötava vabrikute vahel on huvitav ja selle põhjused tahavad küll avalikku selgitust. Toll sisseveetava tsemendi peale oli kindlaks määratud 19. dets. 1923. a. tolli põhitariifide järele 0,03 kuldfranki kilogrammi pealt netto. See toll teeb välja praeguse ametliku kuldfrangi kursi järele 1 frank = 75*) Emk. 405 marka ühe vaadi tsemendi kohta, mis kaalub 180 kilogrammi. Praeguste siseturu hindade juures on see ligi 50% tsemendi hinnast. Välisurule saadetakse Eesti tsemendi hinnaga umbes 1½ dollarit vaat, mis välja teki aasta alguse kursiga ümarguselt 600 marka vaat. Nii teki sisseveotoll välja tsemendi hinnast ümarguselt 2/3. Härra Strandmani esimese tollikõrgenduse puhul lisati sellele tollile veel 30% juure. Mis otstarbe sel viimasel tollikõrgendusel oli, on raske aru saada, sest tsemendi sissevedu endiste tollide juures oli näituseks mineval aastal 525 puuda ja vaevalt oli selle tsemendi hulgas niisugust, mida meil kodumaal valmistatakse. Uue tollikõrgenduse järele tõusis tsemendi toll 525 marga peale vaadist, mis on kaugelt üle 2/3 tsemendi turuhinnast.

Tsemendivabrikutel oleks vaevalt midagi olnud kõrgete tollide vastu üleüldse ja nende uue kõrgendamise vastu iseäraldi, sest et need tollid siseturul niisuguseid hindasid lasevad võtta, mis ainult fabri-

kute fantaasiast ära olenevad. Kuid raskest tekkisid hoopis teisest küljest. Nimelt leidis Aseri oma tsemendile turu Ameerika Ühisriikides, kuhu tsemendi ilma tollita lubatakse sisse vedada, kuid ainult tingimisel, et vastav maa ka Ameerika tsemendile tollivaba sissevedu lubab. Tehti ära isegi suuremad lepingud, mille täitmisele asudes avalikuks tuli, et Eesti tsemendi sissevedu Ameerikasse täiesti võimata on, kuna toll ulatab, nagu nägime, üle ühe dollari vaadist, tsemendi hind aga kõigub 2 ja 2½ dollari vahel vaadist.

Seisukorra hindamiseks tuleb arvesse võtta, et meie kahe tsemendivabrikute tootmine normaalingimustes on vähemalt 1 milj. vaati aastas ja ka mineval aastal ulatas see tootmine 500.000 vaadi peale. Sisemaa aastane tarvitus on aga 120–150.000 vaati, nii siis teeb välja ainult ühe kuuendiku kogu tootmisest. Sellepärast on Eesti tsemendivabrikutele välisurule hädatarvilik ja nad peavad just välisurule võistlusvõimulised olema, kui neil üleüldse mingisugust tulevikku peab olema. Kuna mõlemad vabrikud tsemendi välja veavad, siis peab nende tsemendi omahind igatahes väljaspool ilmaturu hindade võistlust olema, sest vaevalt võib enesele ette kujutada, et kõrgete hindadega mahutades siseturule 1/6 tootmisest, vabrikud võiks siseturul saadud kasude arvel välisurule alt oma hinna ülejäänud viis kuuendikku mahutada.

Aseri palve tsemenditollide alandada oli sellepärast kõigiti loomulik, sest Ameerikas loodud sidemete varal võiks ta kogu oma aastase tootmisega kasulikult sinna ära mahutada. Sellepärast alandas riigikogu tolli viiekordselt, määrates tollinormiks 0,006 franki kilogrammi pealt, missugune tollinorm lätlaste poolt kavatses ühisesse tollitariifi just Eesti tsemendi kaitse mõttes Läti turul üles on võetud, kuna senini Lätis tsemendi sissevedu ilma tollita sünnib. Väljaspoolt võistlust karta Eesti seesmisele tsemenditurule ei olnud ühtegi põhjust, sest kõik meie lähemad tsemendiproduktseerijad maad on senini Eesti tsemendi olnud ja peale selle tuleb arvesse võtta, et kaugemal tuues juba üksi prahiraha tsemendi, kui raske aine kohta, kaitsetollina mõjub. Soomes, näituseks, on oma maa tsemendi hind 92 marka vaadist, kuna Eesti tsemendi sinna müüakse 68 marka vaat.

Mis põhjused olid siis Kundal sisseveotollide vähendamise vastu protesti tõsta? Et sellest aru saada, tuleb järgmisi asjaolusid silmas pidada. Port-Kunda tsemendivabrik

*) Kirjutamise aegu; nüüd on ametlik kurs 85. Toim.

läks peale mitmesuguseid kombinatsioone tema aktsiatega ja finanseerimisega lõpuks Daani tsemendisündikaadi kontrolli alla. Tema peategevus seisab praegu selles, et poolvalmis jahvatamata tsementi – klinkeri – Daani välja vedada, kus see valmis jahvatatakse, pakitakse ja Daani tsemendi nime all turule saadetakse. Daani tsemendil on ilmaturul oma hea nimi ja Port-Kunda praegustel omanikkudel ei ole mingisugust huvi väljaspool nende kontserni seisvat Eesti tsemenditööstust ilmaturul konkurendina näha. Teiselt poolt on neil aga tõsine huvi Eesti siseturul, niipalju kui iganes võimalik, oma tsementi kõrge hinnaga mahutada, sest see on Kunda vabriku otsekohene puhaskasu, mille arvel Daani Eesti materjaalist ja Eesti odava tööjõuga valmistatud klinkerit oma tsemendi valmistamiseks väga odavalt kätte saab. Selleks klinkeri ekspordiks on nii kui nii juba soodsamad tingimised loodud, kui valmistsemendi väljaveo juures. Valmistsement läheb välja kottides ehk vaatides, kuna aga klinkerit lihtsalt laevaruumi võib laadida. Peale selle näeb väljaveo tollitariif teatud, kui ka mitte suurt soodustust, ette just klinkeri väljaveoks. Nimelt on klinkeri tolli väljaveotariifi § 7 punkt 1-b põhjal 0,006¹/₂ kuldfranki ühe kilogrammi pealt brutto, kuna valmistsemendi toll § 7 punkt 1-a põhjal on 0,0009 kuldfranki kilogrammi pealt ehk 1¹/₂ korda kõrgem. Vaadi peale arvatult teeb see välja üle 12 marga vaadist, kuna klinker 8 marka sama hulga eest tolli maksab. See soodustus meie väljaveo tollitariifis on täiesti arusaamata, sest igal maal ja igal ajal püütakse soodustusi anda mitte poolvalmis produktide väljaveole, vaid valmissaadustele.

Seisukord peaks nii olema päevaselge. Ka hiljuti maksma hakanud tolli juures, mis ulatab 100 margani vaadist on siseturg veel täielikult kaitstud, kuid ühtlasi on ka võimalused antud kauba välisurule pääsemiseks. Kui nüüd üks tsemendivabrik meil tarviliku leiab olevat sisseveotollisid kõrgemal hoida, siis seisab põhjus ainult selles, et tema siseturgu välise kapitaali kasuks eksploateerida tahab. See paistab selgesti silma ka praegu, kus hinnavahe siseturul Port-Kunda ja Aseri tsemendi vahel ulatab 140 margani vaadist. (Aseri 690 marka, Port-Kunda 830 marka), kuna mõlema tsemendi kvaliteedi vahest midagi kuulda ei ole olnud.

Huvitav on, et kaubandusministeerium selles päevaselges asjas kuidagi seisukohta ei suutnud võtta, et ta veel hiljuti umbropsu

tsemenditollit tõstis ja hiljem riigikogul jälle kord tuli *ad hoc* ilma valitsuse seisukohata majanduspoliitikat teha. Loota võib igatahes, et vastuvõetud tollimäär seisma jääb ja et väljaspoolt tulevatel interessidel teda võimalik ei ole uuesti tõsta. Selle pandiks on kõige enne asjalugu, et Läti, kus oma tsemenditööstus hoopis arenemata on, kõrget kaitsetollit tsemendi peale vaevalt saab lubama. Endise seisukorra pildistamiseks on huvitav, kuidas tsemendivabrik Lätis, mis tooresmaterjaali ja kütte mõttes väga raske seisukorras on, hiljuti veel läbirääkimisi pidas ühe siinse tsemendivabrikuga, et sellelt klinkerit osta, mida siis Riias oleks jahvatatud ja niihästi Läti kui ka välisurule saadetud.

Riigi raudteede 1923. a. tegevusest.

E. Timma.

III.

Rongide kiirus suurenes järgmiselt:

1920. a. oli kiirem rong teel Tallinna-Valga vahel	10 tund. 36 min.
1923. a. oli kiirem rong teel Tallinna-Valga vahel	6 " 10 "
1920. a. oli kiirem rong teel Tallinna-Narva vahel	9 " 21 "
1923. a. oli kiirem rong teel Tallinna-Narva	6 " - "
1920. a. oli kiirem rong teel Tallinna-Haapsalu	3 " 55 "
1923. a. oli kiirem rong teel Tallinna-Haapsalu	2 " 45 "

1923. aastal on avatud uued reisirongide peatus-punktid: Ropka – Tartu-Nõo vahel; Laitse – Vasalemma Riisepere vahel; Järve – Tallinna-Nõmme vahel; „240 klm.“ – Püssi-Sonda vahel; Liivamäe – Petseri-Irboska vahel; Vodja – Paide-Esna vahel. Peale selle avati Kaagjärve jaam Koiküla-Mõniste liini ühendamise puhul uuesti ehitatud teevaru Valk-Koiküla kaudu.

Bagaasi vedu.

	Saadetiste arv	Saadetiste üldkaal tonnides	Tonn klm.
Laiaropalisel			
1920. a.	104.209	5.316	609.923
1921. a.	123.511	5.993	655.610
1922. a.	169.215	7.532	749.658
1923. a.	260.850	9.822	918.169

Kitsaroorpalisel

1920. a.	8.065	536	14.338
1921. a.	4.729	544	16.599
1922. a.	8.273	324	5.778
1923. a.	18.866	601	19.259

Kokku

1920. a.	112.274	5.850	624.261
1921. a.	128.240	6.537	672.209
1922. a.	177.488	7.856	755.436
1923. a.	289.716	10.423	937.428

Nagu andmed näitavad on bagaasi vedu saadetiste arvu, saadetiste kaalu ja tonnkilomeetrite poolest iga aasta tõusnud, kus juures see suurenemine on iseäranis tuntav 1923. aastal, millal 1920. aastaga võrreldes on tõusnud saadetiste arv 158%, saadetiste kaal 78% ja tonnkilomeetrid 50%. Suurenemine on sündinud kergema kaaluliste ja lühikesemaalist saadetiste arvel.

K a u b a v e d u.

Erakaubad laiaroopal.	Saadetiste arv	Saadetiste üldkaal tonnides	Tonnkilomeetr.
1920. a.	121.308	490.135	60.404.441
1921. a.	187.997	613.633	79.085.203
1922. a.	241.838	756.015	89.935.395
1923. a.	371.167	1.014.340	108.066.010

Kitsaroorpal.

1920. a.	3.178	43.368	489.703
1921. a.	2.090	16.770	245.767
1922. a.	7.012	18.042	373.130
1923. a.	19.032	58.279	1.628.987

Kokku

1920. a.	124.486	533.503	60.894.144
1921. a.	120.087	630.403	79.330.970
1922. a.	248.850	774.057	90.308.525
1923. a.	390.199	1.072.619	109.694.997

Transiitkaubad

1920. a.	3.100	34.100	7.502.000
1921. a.	19.525	211.615	46.555.212
1922. a.	26.113	356.288	84.088.022
1923. a.	11.107	152.328	52.985.733

Kokku

1920. a.	127.586	567.603	68.396.144
1921. a.	209.612	842.018	125.886.182
1922. a.	274.963	1.130.345	174.396.547
1923. a.	401.306	1.224.947	162.580.730

Kaubaveo andmed näitavad sisemaa saadetiste arvu, saadetiste kaalu ja tonnkilomeetrite järjekindlat tõusu. Kõikuvus on olnud kitsaroorpalisel teel, mida tuleb seletada sellega, et Mõniste-Valga liin 1921. a. pikemat aega tegevuseta oli Läti Valga kaudu ühenduse puudusel.

Võrreldes 1920. aastaga on 1923. a. sisemaa saadetiste arv suurenenud 221%, saadetiste üldkaal 100% ja tonnkilomeetrid 62%.

Kaupade vedu Venemaale ja Venemaalt algas 1920. a. maikuul ja arenes järgmiselt:

Venemaale Venemaalt

1920. a.	3.970 vag.	354 vag.
1921. a.	18.676 „	801 „
1922. a.	23.826 „	2.759 „
1923. a.	4.037 „	9.193 „

Kõige suurem kaubavedu Venemaale oli 1922. aastal, millal suuremal määral näjahädalistele vilja sisse veeti. 1923. a. on Venemaale vedu õige tuntavalt vähenenud, kuna aga kaubavedu Venemaalt vähe suurenenud on.

Kaubarongide ja rongkilomeetrite arv.

Laiaroorpalisel	Rongide arv	Rongkilomeetr-arv
1920. a.	3721	541.915
1921. a.	3893	518.798
1922. a.	5286	637.020
1923. a.	5971	595.975

Telgkilomeetrite arv:

Laiaroorpl.	Laaditud kaubavagun. telgklm.	Tühjade kaubavagun. telgklm.	K o k k u
1920. a.	24.153.746	14.105.684	38.259.430
1921. a.	29.833.948	17.865.902	47.699.850
1922. a.	35.879.327	16.528.553	52.407.880
1923. a.	33.549.834	13.525.955	47.075.789

	Kaubarongi keskm koosseade telgedes	Kaubarongi keskmine raskus tonnides	Kaubavaguni keskmine raskus tonnides
1920. a.	47	326	7,74
1921. a.	56	456	8,88
1922. a.	63	493	10,10
1923. a.	66	455	9,60

	Tonn-kilomeetrid	Rongkilomeetrid	1000 rongkilomeetri peale tonnkilomeetr.
1920. a.	67.906.441	541.915	125.288
1921. a.	125.640.415	518.798	242.175
1922. a.	174.023.417	637.020	273.192
1923. a.	161.051.743	595.975	270.221

Nendest andmetest on näha veereva koosseade kasutamise järjekindlat paremate tagajärgede saavutamist. Kaubarongide maksimaal kaal 1920. a. oli 667 tonni suvel ja 482 tonni talvel; aasta jooksul tõsteti seda arvu 750 tonni peale. Kaubarongide keskmine koosseade, keskmine raskus ja laaditud kaubavagunite keskmine koorem on ka märksa tõusnud: 1920. aastal sai 1000 rongkilomeetriga tehtud 125.288, 1921. a. — 242.175, 1922. a. — 273.192 ja 1923. a. — 270.221 tonn-kilomeetrit, see on vähema arvu rongidega on rohkem kaupa ära veetud.

1923. aastal on nende arv küll natuke langenud, kuid seda ei tule mitte töö halvenemiseks lugeda, vaid 1922. a. oli isäranis suur väljavedu Venemaale, mis võimaldas vagunite täit kandejõudu suuremal arvul ära kasutada.

Telgkilomeetrite andmed pildistavad vagunite kasutamist järgmiselt:

1920. a.	langes 1 telgkilom.	peale 1,8 tonnkilomeetrit.
1921. a.	" 1 " "	" 2,6 "
1922. a.	" 1 " "	" 3,3 "
1923. a.	" 1 " "	" 3,4 "

Laaditud vagunite ja tühjade vagunite telgkilomeetrite vaherkord näitab järgmist pilti:

1920. a. laaditud vagunite telgkm. arv oli üldarvust 63%, tühjade 37%; 1923. a. laaditud vagunite telgkm. arv oli üldarvust 71%, tühjade 29%.

Tühjade vagunite jooks on tingitud ühekülgsest kaubaveost; 1923. a. oli tühjade vagunite jooks vähenenud sisemaa kaupade veo suurenemise tõttu.

Nagu andmed näitavad on iga aastaga veod suurenenud, kuid ühes sellega ei ole aga mitte ametnikkude ja teenijate arv suurenenud, vaid vähenenud, nimelt oli ametnikka ja teenijaid liikumise osakonnas:

1920. a.	2902
1921. a.	1990
1922. a.	1926
1923. a.	1926

Eelpool ettetoodud andmetest on näha, et 1920. aastaga võrreldes on: reisijate veos pileтите arv suurenenud 60%; bagaasi veos saadetiste arv suurenenud 158%; kaubaveos saadetiste arv suurenenud 221%; rongide arv suurenenud 23%; ametnikkude arv vähenenud 34%.

Kokkuhoidmise otstarbeks ja edukamaks töötamiseks on rongimeeskondadele sisse seatud lisatasud ärasõidetud kilomeetrite eest, mis annab võimalust vähema teenijate koosseisuga läbi saada ja teenijatel palgale lisa teenida.

Aruande aastal sai näit. reisijate rongi juht peale ärasõidetud 4100 km. kuu normi iga üle normi 100 km. pealt 40 mrk. eritasu, vanem kaubarongi konduktor iga üle normi 100 km. pealt (norm on neil 1800 km. kuus) 80 mrk.

Välisriikide raudteega on mitmed konventsioonid sõlmitud. On loodud ühiselt 3 konventsiooni ja nimelt: 1) Eesti-Vene, 2) Eesti-Läti ja 3) Eesti-Läti-Leedu-Saksa raudteede vahel. Konventsioonide põhjal on saavutatud peale muu otseühendus reisijate bagaasi ja kaubaveos nimetatud riikide suuremate jaamade vahel.

Veosakonna tegevus.

Veosakonna ülesandeks on igasuguse veereva materjaali korrashoid ja rongide vedu. Peale selle allub veosakonnale raudtee veevõrk, tulekaitse asjanduse ja elektri kaugevoolu sisseseadete järelvalve ja parandus. Veosakonna valitsuses on peale kantselei järgmised jaoskonnad: veduri, vaguni, elektrotehnika, tehniline ja arvepidamise jaoskonnad.

Otstarbekohase rongide veo ja veereva materjaali paranduse suhtes on terve raudtee liin jaotatud 3 veojaoskonda: Tallinnas, Tapal ja Valgas.

Vedurite park. 1. jaanuaril 1924. a. oli laiaroopalisel 28 reisijate rongi — 58 kaubarongi — ja 21 manöövri-vedurit. Kokku 107 vedurit.

1923. a. inventuurist maha kustutatud 3 reisirongi vedurit seeria *Pp* ja 4 manöövri vedurit seeria *Ts* vananemise ja vähese veojõu tõttu. Peale selle on ära müüdnud 1 manöövrivedur seeria *T*.

Terveid vedurisi oli laiaroopalisel: 19 reisijate rongi-, 48 kaubarongi- ja 20 manöövri-vedurit. Kokku 87 tervet vedurit.

Haiged vedurisi oli: 9 reisijate rongi-, 10 kaubarongi- ja 1 manöövri rongi vedur. Sellega haigete vedurite %—18,69. — 1923.

a. 1. jaanuaril oli haigete vedurite % - 33,04.

1923. aasta jooksul on paranduselt välja tulnud järgmiselt: täieliselt paranduselt 13 ja keskmiselt paranduselt 62 vedurit.

Kitsarooralistel teedel oli 1. jaanuaril 1924. a.: 60 vedurit, nendest terveid 44 ja haigeid 16 vedurit. Sellega haigete % - 26,67 (läinud aastal 43,06%). Kapitaalselt on parandatud 8 vedurit ja keskmiselt - 12 vedurit.

Kitsarooraliste vedurite inventuuri sai ülesvõetud 1923. a. 3 teistelt asutustelt tagasi saadud vedurit.

Arvates veduri töövoimu kestvust 30-35 aasta peale tulevad 1858-1901. a. ehitatud ja mitte praeguste ajanõuetele vastavad laiarooralised vedurid, peale katelde täielise järelevaatuse tähtaja lõppu, alates 1924. a. inventuurist maha kustutada, mille tõttu 1924-1930 a. on ettenähtud kõrvaldada:

Reisurongi vedurisi seeria A ja P - 11 vedurit.

Kaubarongi " " Ts - 1 "

Manöövri " " T - 20 "

Vananenud vedurite asemele, nende mahakustutamise tõttu on ettenähtud uusi vedurisi muretseda riigiraudtee varustus kava järele kuni 1930. a.:

Reisurongi vedurisi - 10 vedurit.

Kaubarongi " - 29 "

Kütteinete kokkuhoidmise mõttes on uued vedurid kavatsatud muretseda aurülekuumendajatega, ning toiteveo eelsoojendajatega ja katlakivi puhastajatega varustatult, missugused võimaldavad üldsummas kütte kokkuhoidmist 25% ja rohkem.

Peale ülaltähendatud kokkuhoidmise on iseäranis tähtis kaubavedamise juures veel see, et uute vedurite (millede veojõud umbes 11.000 klgr.) tarvitamise juures vähe- neb kaubarongide läbijooks umbes 25% võrra, mille läbi raudtee läbilaskmise võime ka tuntavalt tõuseb.

Vedurid seeria N, mis peale 1905. a. ehitatud, on kavatsatud kütteinete kokkuhoidmise otstarbel 1925. a. täielisele parandusele võtmisel ümberehitada aurülekuumendajate peale ja varustada eelsoojendajatega ning õlipumpadega.

Ülekuumendaja võimaldab kütte kokkuhoidu 10-15% ja tõstab veduri töövoimet 20% võrra. Eelsoojendajad annavad kütte kokkuhoidu 15% võrra.

1923. aasta jooksul on vedurid teinud laiarooralisel 2.929.277 kilomeetrit. Kütteks on tarvitatud: a) laiarooralisel - 60.873,8 j. sülda (16 vers.) puid, 1.575.182 puuda põlevkivi ja 249.680 puuda kivisüsi, b) kitsarooralisel - 4449,4 j. sülda puid. Kitsarooralisel raudteel ulatas vedur-kilomeetrite arv 253.679 peale.

Puukütte piiramise mõttes on raudteevalitsus suuremal arvul 1923. a. tarvitanud põlevat kivi, 1923. a. on põlevkivikütte peale üle viidud 20 kaubarongi ja manöövrivedurit, eelmistel aastatel 14 vedurit, kokku oli 1923. a. lõpul põlevkivi peal 34 vedurit. Peale selle töötavad põlevkivikütte peal 26 vee pumbamaja. Kavatsus on 1924. a. veel põlevkivikütte peale üle viia 5 kaubarongi vedurit. 1923. a. on põlevkivi peale üle viidud vedurid teinud 766.302 km.

Vedurijuhtide kursused 1921. a. sai asutatud vedurijuhtide kursused vedurijuhtide kutse ettevalmistamiseks. 1923. a. lõpetasid kursuse 43 raudteelast ja 4 sõdurit.

Vagunite park.	Laiarooralisel	1. jaan. 1924. a. oli klassivag. kitsarpl.
Salonvagunisi	2	1
Amet	16	2
I klassi	9*)	-
II	58	-
III	193	22
Vangi	5	-
Pakk	27	3
Post	13	2
Sanitaar	25	2
Kokku	348 vag.	32 vag.

Haigete klassivagunite % laiarooralisel oli 16,81 ja kitsarooralisel 16,13%.

1923. a. jooksul on laiarooralise klassivagunite pargis järgmised muudatused olnud: 3 neljateljelist III klassi vagunit on Dvigateli tehastest juure ostetud ja 14 vagunit sõjaministeeriumile üle antud.

Kitsarooralise klassivagunite pargis olid aruande aastal järgmised muudatused: 1 ametvagun saadi sõjaministeeriumilt tagasi ja 2 klassivagunit on ümberehitatud konduktorvaguniteks ja seega kaubavagunite parki üle viidud.

Parandusel on olnud: Täielisel parandusel 26 laia- ja 3 kitsarooralise, keskmisel parandusel 10 laiar.- ja 1 kitsar. ja

*) Rahvusvahelise magamisvagunite seltsi magamisvagunid.

tähtajalisel parandusel 196 laiar.- ja 13 kitsaroopalise klassivagunit.

Kaubavagunisi oli 1. jaanuaril 1924. a.:

	Laiaroopalisel.	Kitsaroopalisel.
Kinniseid vagunisi	2750	81
Konduktori	59	2
Pood	9	—
Puuvilja	6	—
Jää	51	1
Sistern	27	2
Platvorm	417	318
Kast	6	176
Korv	2	108
Abi	11	1
Lumisahad	6	3
Liivaplatvormid	221	—
Spetsiaalvagunid	19	—
Paaris palkvagunid	—	37
Kokku vagunisi	3584	729

Laiaroopaliste spetsiaalvagunite arvu hulgas on 6 Rosen ja Ko. piirituse- ja 3 a/s. „Saku“ õlletehase õllevagunit.

Haigeid kaubavagunisi oli laiaroopalisel 14,49⁰/₀ ja kitsaroopalisel 18,68⁰/₀.

1923. a. jooksul on laiaroopal. kaubavagunite parki juure tulnud „Dvigateli“ tehastest ostetud 25 kinnist kaubavagunit ja vananemise tõttu inventuurist — 1 konduktor- ja 4 platvormi — maha kustutatud.

Kaubavagunistest on 2262 vagunit ühtlustatud ja kõvendatud siduritega ja 1349 vagunit hariliku siduriga varustatud. Et esimeste sidurite vastupidavus on 20 tonni ja teiste 12,5 tn., siis on rongikaalu normi suurendamise ja vastupidavuse suhtes tarvilik, et kõik vagunid saaks ühtlustatud siduritega varustatud. Veosakonnal on selle teostamine 7 aasta jooksul ettenähtud.

Puudus tundub platvormidest ja sisternidest. Juure muretseda tuleb umbes 50 sisterni ja 100 platvormi.

Elektrotehnika ja oskond. Selle jaoskonna ülesanded on: 1) raudteejaamades elektrivalgustuse sisseseadmine ja korrastamine, 2) raudtee töökodades ja pumbamajades elektrijõuseadete ehitamine ja järelvalve, 3) reisijate rongides elektrivalgustuse sisseseadmine ja korrashoidmine ja 4) elektriraudtee ehitamine.

Elektriga on valgustatud järgmised jaamad: Tallinn, Nõmme, Keila, Baltiski, Haapsalu, Ülemiste, Tapa, Tartu, Valk, Rakvere,

Jõhvi ja Narva jaamad. Valgustuse punktide arv oli 2630. Valgustuse kulud olid jaamades aruande aasta jooksul 6.887.386 mrk.

Kavatus on elektrivalgustust sisse seada, Raasiku, Kehra, Kadrina, Vaeküla, Kabala: Kohtla, Elva, Saue, Riisepere, Ellamaa ja Risti jaamades.

Elektri energiat saab raudtee teistelt riiklistelt asutustelt ja erajoujaamadest keskmise hinnaga 20,5 mrk. kilov.-tund.

1924. a. saavad elektrofitseeritud peatehased ja Tallinna depoo.

Elektriga on valgustatud 212 vagunit. 1923 a. jooksul on elektrivalgustus 66 vagunisse sisse seatud. Samuti on aruande aasta jooksul sisse seatud 5 elektrivagun-jaama. Tegevuses on 8 vagun-jaama.

Järgneva 2 aasta jooksul on kavatus sisse seada veel 5 elektrivagun-jaama, millega saaks valgustatud kõik rongid.

Tallinn-Nõmme-Pääsküla liini elektrofitseerimise peale oli 1923. a. määratud 34.000.000 marka. Aruande aastal said välja antud tellimised elektriseadete peale ja algus tehtud liini ehitusega.

Tuletõrje asjandus. Tuletõrje suhtes on kõik jaamad varustatud käsipritsidega ja enam-vähem muude abinõudega. Tuletõrje abinõude muretsemine nõutava määrani on ettenähtud teostada 1923–1925 aastate jooksul.

Aruande aasta jooksul on mitmesuguseid abinõusid muretsetud 427.304 marga eest.

Suuremaid tuleõnnetusi aasta jooksul ei olnud. Üksikud vähemad juhtumised likvideeriti õnnetuse algul.

Raudtee peatehased.

Raudtee peatehased, kui erilised vedurite ja vagunite paranduse töökojad, töötavad raudtee abiettevõttena, teedeministri poolt 1922. a. kinnitatud ajutiste põhimääruste järel. Peale vedurite ja vagunite parandustööde täidavad tehased veel mitmesuguseid teisi raudtee ja eraasutuste töid nii puu-, kui ka metallitööstuse alal. Tehastel on järgmised töökojad: sepa, valu, treiali, maaleri, fislari, plekisepa ja vagunite ja vedurite paranduse töökojad jne. Jouallikaks oli tehastele aruande aastal aurujõud (1924. a. alates elekter).

Tehased töötasid 1923. aastal 295 päeva, kus tööd leidsid keskmiselt 683 päevatöölist, 89 kuutöölist ja 69 ametnikku.

Tööde produktsioon oli aruande aastal järgmine (klambrites 1922. a. andmed):

Põhjalikult paranduselt läksid välja: 5 (3) sõidurongi vedurit, veduri keskmine paranduse aeg 28.937 töötundi ja keskmine paranduse hind 3.247.275 marka.

9 (8) kaubarongi vedurit, keskmine paranduse ajaga 28.452 töötundi. Keskmine paranduse hind 2.766.863 marka.

7 (1) kitsarööplist vedurit keskmine

paranduse ajaga 10.111 töötundi. Paranduse hind oli keskmiselt 1.004.131 marka.

1 sõidurongi vedur juhuliselt paranduselt, paranduse hinnaga 414.400 marka.

Veduri parandustöid täitsid tehased üldsummas Mkr. 54.306.403.50 (31.899.685.—), saades nimetud tööde pealt Mrk. 2.569.273.— (83.306.—) ehk 4,71% (0,26%) kasu.

Kroonika.

Eesti.

Kaubandusline läbikäimine nõukogude Venemaaga.

17–24. augustini on Eestist raudteed mööda Narva ja Irboska jaamade kaudu nõukogude Venemaale saadetud:

1. Eksportkaupe.

54 vagunit ajalehpaberit, kaal 768,8 tonni ja 1 vagun segakaupa, kaal 159 klgr.

2. Transiitkaupe.

5 vagunit parafiini, kaal 65,8 tonni.

Sama aja jooksul on nõukogude Venemaalt raudteed mööda Narva ja Irboska jaamade kaudu Eestisse tulnud:

8 tsisterni bensiini, kaal 93,7 tonni; 18 vag. Siberi võid, kaal 216,6 tonni; 9 vag. takku, kaal 47,5 tonni; 1 tsistern bensiini, kaal 8,7 tonni; 1 vag. evakueeritud varandust, kaal 2663 klgr. ja 2 vagunit räbalaid, kaal 14,0 tonni.

24.–31. augustini on Eestist raudteed mööda Narva ja Irboska jaamade kaudu nõukogude Venemaale saadetud:

1. Eksportkaupe.

28 vagunit ajalehpaberit, kaal 342,1 tonni.

2. Transiitkaupe.

1 vagun segakaupa, kaal 7,2 tonni ja 1 platvorm autodega, kaal 1637 klgr.

Sama aja jooksul on nõukogude Venemaalt raudteed mööda Valga ja Irboska jaamade kaudu Eestisse tulnud:

9 vagunit Siberi võid, kaal 77,2 tonni; 5 vag. takku, kaal 32,8 tonni; 1 vag. räbalaid, kaal 2,3 tonni; 3 tsisterni petroleumi, kaal 40,1 tonni ja 2 vagunit kaltse, kaal 9,1 tonni.

Kaubandusline läbikäimine Lätimaaga.

1–8. augustini on Eestist raudteed mööda Valga jaama kaudu Lätimaale saadetud:

10 vagunit tsementi, kaal 159,4 tonni; 1 saadetus majakraami, kaal 1796 klgr.; 1 saadetus riiet, kaal 347 klgr.; 1 saadetus mitmesugust pudukaupa, kaal 615 klgr.; 8 vagunit 17 elus sarvloomaga, 78

elusseaga, 54 elusvasikaga ja 2 hobusega; 1 saadetus transiitkaupe ja 7 kasti Tartu „Pain Normali“ leivavabriku küpsetatud teraleiba, kaal 2016 klgr.

Sama kuu jooksul on Lätimaalt raudteed mööda Valga jaama kaudu Eestisse tulnud:

1 vagun suhkrut, kaal 15,9 tonni; 1 saadetus segakaupa, kaal 714 klgr.; 2 saadetus raudvinte, kaal 477 klgr.; 1 saadetus nahka, kaal 631 klgr.; 1 saadetus raudraati, kaal 2224 klgr. ja 1 saadetus lakki, kaal 66 klgr.

8–16. augustini on Eestist raudteed mööda Valga jaama kaudu Lätimaale saadetud:

16 vagunit tsementi, kaal 245,9 tonni; 1 saadetus majakraami, kaal 1796 klgr.; 2 saadetus mitmesugust pudukaupa, kaal 2699 klgr.; 1 saadetus Tartu „Pain Normali“ leivavabriku küpsetatud teraleiba, 1 vagun valget liiva, kaal 16,9 tonni; 1 tsistern petroleumi, kaal 12,2 tonni ja 4 vagunit segakaupa, kaal 21,7 tonni.

Sama aja jooksul on Lätimaalt raudteed mööda Valga jaama kaudu Eestisse tulnud:

12 vagunit segakaupa, kaal 44,3 tonni; 1 saadetus raud, kaal 895 klgr.; 2 saadetus villaseid lõimi, kaal 728 klgr.; 1 vagun tammelaudu, kaal 2896 klgr.; 2 saadetus mitmesugust pudukaupa, kaal 2370 klgr. ja 1 saadetus raudteoseid, kaal 2883 klgr.

17–24. augustini on Eestist raudteed mööda Valga jaama kaudu Lätimaale saadetud:

43 vagunit tsementi, kaal 673,1 tonni; 9 vag. 111 elusseaga, 37 elusvasikaga ja 1 elus sarvloomaga; 1 saadetus hobusejõhve, kaal 693 klgr.; 3 vag. segakaupa, kaal 26,7 tonni; 1 vag. pajuvitse, kaal 3091 klgr.; 1 vag. vanu kasukaid, kaal 3792 klgr.; 9 saadetus Tartu „Pain Normali“ leivavabriku küpsetatud teraleiba, kaal 5864 klgr. ja 1 vag. majakraami, kaal 4716 klgr.

Sama aja jooksul on Lätimaalt raudteed mööda Valga jaama kaudu Eestisse tulnud:

1 vagun suhkrut, kaal 15,9 tonni; 4 saadetus rauda, kaal 366 klgr.; 3 saadetus mitmesugust pudukaupa, kaal 1307 klgr.; 2 vag. majakraami, kaal 2330 klgr.; 2 tsisterni petroleumi, kaal 25,2 tonni; 5 vag. toomasjahu, kaal 83,5 tonni; 2 vag. viljatuulamise masinaid, kaal 1735 klgr.; 1 tsistern bensiini, kaal 10,4 tonni; 1 saadetus kaltse, kaal 355 klgr.; 1 saade-

tus klaasteosi, kaal 1725 klgr.; 6 vag. segakaupa, kaal 8,7 tonni; 1 saadetus ilupaberit, kaal 160 klgr.; 1 vag. rukist, kaal 16,3 tonni; 1 vag. klaaskaup, kaal 4,8 tonni ja 1 vag. kondijahu, kaal 16,3 tonni.

24.-31. augustini on Eestist raudteed mööda Valga jaama kaudu Lätimaale saadetud:

31 vagunit tsementi, kaal 491,7 tonni; 1 vagun 8 hobusega; 7 vagunit 61 elus seaga, 50 elus sarvloom, 14 elus vasika ja 2 elus lambaga; 1 saadetus puuvillast vatti, kaal 1426 klgr.; 1 saadetus mitmesugust pudukaupa, kaal 344 klgr.; 1 vag. vabriku masinaid, kaal 11,3 tonni; 2 vag. majakraami, kaal 4554 klgr.; 2 vag. valget liiva, kaal 32,3 tonni; 1 vag. soolatud liha, kaal 2137 klgr.; 3 saadetus Tartu „Pain Normali“ leivavabriku küpsetatud teraleiba, kaal 734 klgr.; 1 saadetus transiitkaup, kaal 3070 klgr. ja 3 vagunit segakaupa, kaal 3278 klgr.

Sama aja jooksul on Lätimaalt raudteed mööda Valga jaama kaudu Eestisse tulnud:

1 vagun heeringaid, kaal 16,2 tonni, 1 vag. kondijahu, kaal 16,9 tonni; 1 tsistern bensiini, kaal 14,6 tonni; 1 saadetus mitmesugust pudukaupa, kaal 469 klgr.; 1 vag. klaasteoseid, kaal 4,9 tonni; 1 vag. raudkette, kaal 1067 klgr.; 1 vag. tuulamise masinaid, kaal 6,2 tonni; 3 vag. segakaupa, kaal 6,1 tonni ja 1 vagun ahjupotte, kaal 5692 klgr.

Tallinna sadama tegevus juunis 1924. a. (Riigi statistika keskbüroo andmete järele) 1924. a. juunikuu jooksul tuli Tallinna sadamasse kaugesõidult 166 laeva 55.793 netto rgt. mahutavusega; sama aja jooksul läks välja 178 laeva 56.343 netto rgt. tonni. Rannasõidult tuli sisse 291 laeva ja läks välja 273. Viimaste rannasõidu laevade mahutavus oli 11.630 netto rgt.

Jaotus maade järele kaugesõidus oli järgmine:

Rahvusline liip	Tuli sadamasse		Läks sadamast	
	Arv	Mahu n. rg. t.	Arv	Mahu n. rg. t.
Eesti	67	5.836	83	4.997
Daani	8	2.650	7	3.313
Hollandi	1	113	1	67
Inglise	7	5.696	6	4.624
Läti	2	312	2	258
Prantsuse	1	813	1	813
Rootsi	8	2.714	6	1.874
Saksa	35	21.621	35	21.691
Soome	35	15.326	34	15.128
Muud	2	712	3	3.578
Kokku	166	55.793	178	56.343

Eesti sadamate (peale Tallinna) tegevus 1924. I. poolaastal (Riigi statistika keskbüroo andmete järele) 1924. I. poolaastal tuli sadamatesse kaugesõidult 427 laeva 23.904 netto rgt. tonni mahutavusega; sama aja jooksul läks välja 523 laeva 32.949 netto rgt. tonni. Rannasõidult tuli sisse 1.104 laeva ja läks välja 1.037. Viimaste rannasõidu laevade mahutavus oli 51.014 netto rgt. tonni.

Jaotus sadamate järele kaugesõidus oli järgmine:

Sadam.	Tuli sisse.		Läks välja.	
	Arv.	Mahu n. rgt.	Arv.	Mahu n. rgt.
Baltiski	34	720	72	2.061
Haapsalu	33	481	50	800
Kuresaare	33	755	34	625
Kunda	259	4.682	274	6.113
Narva	17	1702	32	3.208
Pärnu	31	14.569	35	16.086
Muud	20	995	26	4.056
Kokku:	427	23.904	523	32.949

Ametlikud teated kaubandustööstus- ministeeriumilt.

Daani.

Jahu- ja tangutarvitus Daanis a. 1923. Daani veskid produtseerisid, nagu ühes Daani stat. departem. poolt väljaantud ülevaatest näha, a. 1923 kokku 126.500.000 kg. nisujahu, 119.500.000 kg. rukkijahu, 6.300.000 kg. odrajahu ja -tangu ning 3.100.000 kg. kaeratangu. Osa sellest toodangust veeti välja, kuid samal ajal veeti niipalju väljamaa jahu ja tangu sisse, et see väljaveo täiesti kattis ja järgmise sisseveo olekaalu andis: 47.700.000 kg. nisujahu, 3.200.000 kg. rukkijahu, 400.000 kg. odrajahu ja -tangu ning 2.100.000 kg. kaeratangu. Seega tarvitas a. 1923 ülepea 174.200.000 kg. nisujahu, 122.700.000 kg. rukkijahu, 6.700.000 kg. odrajahu ja -tangu ning 5.200.000 kg. kaeratangu ära.

Daani riigipank a. 1923/1924. Daani riigipank (Nationalbank), mis oma arvepidamisastat 1-st aug. kuni 31-se juul. loeb, avaldas oma aruande arvepidamisastat 1923/1924 eest 1. aug. s. a. Selle järele on pank mainitud aastal 13,5 miljoni Dkr. teeninud. Sellest summast tarvitatakse 11,5 milj. Dkr. hiljutimaksuvõimetuks jäänud Diskonto- & Revisionbank'i aktsiate ja Landmandsbank'i vanade aktsiate mahakirjutamiseks kui ka teisteks vähemateks mahakirjutusteks, kuna 2 milj. Dkr. valuutakohustuste täitmiseks (valuutakurside reguleerimiseks) jäetakse. Kasu-reguleerimisfondist maksetakse aktsionäridele dividendideks 2,16 miljoni Dkr., mis 8⁰/₀ aktsiakapitaalil (27 miljoni Dkr.) välja teeb.

A. 1922/1923 teenis Nationalbank 19 miljoni Dkr., ning aktsionäridele makseti dividendideks 10⁰/₀ aktsiakapitaalil.

Teated ettevõtete tegevusest.

Ärikalender.

15. septembril.

Põllumajandusline o/ü „Amillum“ erakorraline peakoosolek kell 7 p. l. Uus tän. nr. 16, juhatuses ruumides.

16. septembril.

O/ü A. Flemming ja Ko. erakorraline peakoosolek kell 2 p. l. ühisuse kontori ruumides, Munga tän. nr. 5.

Tähtsamad enampakkumised.

Riigi raudteevalituse varustusosakond (Tallinn, Tehnika j. 16-a, tuba 18), kinnisel, 10 septembril kell 10 homm. - Kuresaare linna ja selle ümbruskonda okupatsioonil võimude poolt maha jäetud raudtee veerev koosseis.

Metsaoksjonid.

1. oktoobril 1924 a. Taali vallamajas, **Taali** metskonnast 20 puud ja 51,77 tiinu, 52 tüki, hinnatud 2.674.512 mk.

2. oktoobril 1924 a. Võrus „Kandle“ seltsimaja ruumides, **Vana-Antsla** metskonnast 72,74 tiinu, 41 tüki, hinnatud 4.685.865 mk.

3. oktoobril 1924 a. Tarius, maakonna metsaülema kantsleis Riia tän. nr. 41: **Alatskivi** metskonnast 50,13 tiinu, 16 tüki, hinnatud 2.494.933 mk. **Halliku** metskonnast 506 üksikut puud ja 20,15 tiinu, hinnatud 1.956.497 mk.

6. oktoobril 1924 a. Tallinnas, maakonna metsaülema kantsleis S. Roosikrantsi tän. nr. 12, **Tiigi** metskonnast 54,95 tiinu, 56 tüki, hinnatud 1.765.641 mk.

7. oktoobril 1924 a. Viljandi vallamajas **Õisu** metskonnast 13,28 tiinu, 29 tüki, hinnatud 1.469.199 mk.

8. oktoobril 1924 a. Kärü mõisas, maakonna metsaülema kantsleis, **Kärü** metskonnast 1000 puud ja 80,46 tiinu, 35 tüki, hinnatud 6.955.553 mk.

9. oktoobril 1924 a. Märjamaa alevis, maakonna metsaülema kantsleis **Märjamaa** metskonnast 567 puud ja 41,10 tiinu, 31 tüki, hinnatud 2.207.020 mk.

10. oktoobril 1924 a. Valgas, maakonna metsaülema kantsleis, Nikolai tän. nr. 2, **Karula** metskonnast 595 puud ja 104,02 hekt. 40 tüki, hinnatud 7.200.845 mk.

Ligemaid teateid müügile tulevate metsatükkide üle annavad kohalikud metsaülemad ja metsade peavalitsus Tallinnas, Kiriku tän. nr. 4.

Uued seadused ja määrused.

Tolli-põhitariifide § 65 p. 4 muutmise seadus. Käesoleva seadusega täiendatakse § 65 p. 4 järgmise märkusega: „p. 4 nimetatud materjalide ja kaupade sissevedu on vastastikusel alusel tollivaba, kui need pärin on Ameerika Ühisriikidest ehk mõnel teisel maal, kus need sisseveoks tollivabad on; ühtlasi alandatakse tähendatud § ettenähtud kaupade põhitolli määr 0,03 kuldfrangi pealt - 0,006 peale. (R. T. nr. 108-1924. a.).“

Määrus tooresainete sisseveo kohta, mis tarvitatakse väljamaale ekspordeeritava schokolaadi valmistamiseks. Tolliseadustiku § 235 põhjal pannakse maksma, 1. septembrist s. a. arvates, järgmine määrus tooresainete sisseveo kohta ekspordeeritava schokolaadi valmistamiseks: Ekspordeeritava schokolaadi valmistamiseks lubatakse Eesti schokolaaditehase tollita sisse vedada: a) kakaod ubades või pulbris, b) kakaovõid, c) suhkrut, d) pähkleid ja mandleid, e) vanilli, f) staniioolehti ja pakkimispaperit ning etikette, tingimisel, et tollita sisselastud tooresained peavad kuu kuu jooksul, sisselaskmise päevast arvates, valmiskaubana ekspordeeritud olema. Tehas, kes tähendatud hõlbustust kasutada soovib, peab sellekohase palve tollidirektorile esitama. Viimane korraldab tehase tollijärevalve alla võtmist, selleks tehase üht tollikontrolöri, tehase kulul, määrates.

Schokolaaditehas, kuhu ei ole eriliselt tollijärevalvet määratud, võib tooresainetena tollita sisse vedada: a) kakaod ubades või pulbris, b) kakaovõid ja

c) suhkrut - tingimustel, et nimetatud tehas peab oma schokolaadi partiid väljamaale saates seda läbilaskvale tolliametile üldises korras revideerimiseks üles andma ja palvet avaldama, et tolliamet tunnistuse välja annaks vastava hulga tooresainete tollita sisseveoks. Iga netto kilogrammi valmis (suhkruga) schokolaadi eest, mis eelnähtud korras on välja veetud, lubatakse kuu kuu jooksul, väljaveo päevast arvates, tollita sisse vedada: kakaod - ubades või pulbris 0,40 kg. (netto), b) kakaovõid - 0,10 kg. (netto) ja suhkrut - 0,50 kg. (netto). (R. T. nr. 109-1924. a.).

Määrus kuldfrangi kursi kohta tolliraha võtmisel Eesti markades. Riigikogu poolt 14. juunil vastu võetud tollitariifide maksmapanemise seaduse põhjal („R. T.“ nr. 81/82-1924. a.) määratakse kindlaks, tolliseadustiku § 228 kohaselt välja arvatud tolliraha võtmisel, eeloleva septembrikuu peale, ühe kuldfrangi kurs vastavaks 85 Eesti margale. („R. T.“ nr. 109-1924. a.).

Kaubalaadimised riigi raudteel.

Üksikutel nädalatel on meie era-kokkuvõtte järele riigi laiaroopalisel raudteedel kaube laaditud järgmisel määral (vagunid):

	19-26. juuli	26. juuli 2. aug.	2-9. aug.	9-16. aug.	16-23. aug.	23-30. aug.
Teravilja ja jahu . . .	46	29	39	62	31	32
Kartulid . . .	2	2	—	—	—	1
Elusloomi . . .	40	104	58	66	79	104
Linu . . .	7	3	3	2	5	2
Põletispuid . . .	152	255	225	271	173	183
Muud metsamaterjali . . .	577	559	543	556	560	586
Põlevkivi . . .	201	189	187	197	183	178
Muud era-kaupa . . .	942	943	1009	1187	1115	1347
Kokku . . .	1969	2084	2064	2341	2146	2433
Raudtee veod	337	319	296	270	280	258
Kokku laaditud . . .	2304	2403	2360	2611	2426	2691

Tallinna laiaroopalisesse kaubajaama on samade aegade jooksul sisemaal sisse tulnud:

	15-23. juuli	23-31. juuli	1-7. aug.	7-15. aug.	15-23. aug.	23-31. aug.
Teravilja ja jahu . . .	2	3	2	4	7	21
Kartulid . . .	1	3	1	4	3	—
Põletispuid . . .	198	183	204	166	198	233
Metsamaterj. . .	210	199	162	186	161	196
Linu ja takku	3	2	1	3	—	2
Muud erakaubad . . .	81	93	83	101	125	97
Põlevkivi . . .	24	27	26	36	31	63
Kokku . . .	519	510	479	500	525	612

Tallinna börs kursisedel

		1. IX.	2. IX.	3. IX.	4. IX.	5. IX.
1 dollar	Ostjad	435,—	—	417,—	—	415,—
	Müüjad	440,—	—	423,—	—	420,—
	Tehtud	—	—	425,—	—	—
1 naelsterling	Ostjad	1965	—	1875	—	1860
	Müüjad	1980	—	1900	—	1870
	Tehtud	1975	—	—	—	1870
1 biljon Saksa r. mk.	Ostjad	103	—	100 Saksa renfmk. 9.900 10.100 —	—	9.875
	Müüjad	106	—		—	10.075
	Tehtud	—	—		—	—
100 Soome marka	Ostjad	1080	—	1040	—	1040
	Müüjad	1104	—	1060	—	1050
	Tehtud	—	—	—	—	—
100 Rootsi krooni	Ostjad	11.526	—	11.100	—	10.975
	Müüjad	11.725	—	11.250	—	11.175
	Tehtud	11.725	—	—	—	—
100 Daani krooni	Ostjad	7175	—	6825	—	6925
	Müüjad	7275	—	6925	—	7025
	Tehtud	—	—	—	—	—
100 Prantsuse frk.	Ostjad	2350	—	2225	—	2225
	Müüjad	2425	—	2300	—	2275
	Tehtud	—	—	—	—	—
100 Holl. gulden.	Ostjad	16.925	—	16.200	—	16.050
	Müüjad	17.125	—	16.400	—	16.250
	Tehtud	17.125	—	—	—	—
1 Lat	Ostjad	83,50	—	80,—	—	75,50
	Müüjad	85,—	—	81,50	—	81,—
	Tehtud	—	—	—	—	—
100 Czechosl. kr.	Ostjad	1300	—	1250	—	1230
	Müüjad	1350	—	1300	—	1280
	Tehtud	—	—	—	—	—
1 Eesti kroon	Ostjad	—	—	—	—	—
	Müüjad	—	—	—	—	—
	Tehtud	118,—	—	113,—	—	112,50
100 Itaalia liiri	Ostjad	1900	—	1825	—	1825
	Müüjad	1975	—	1900	—	1875
	Tehtud	—	—	—	—	—
100 Norra krooni	Ostjad	6025	—	5770	—	5775
	Müüjad	6150	—	5870	—	5875
	Tehtud	—	—	—	—	—
100 Belgia franki	Ostjad	2200	—	2100	—	2075
	Müüjad	2250	—	2150	—	2125
	Tehtud	—	—	—	—	—
100 Helveetsia fr.	Ostjad	8250	—	7900	—	7875
	Müüjad	8350	—	8000	—	7975
	Tehtud	—	—	—	—	—
1 Tschervonetz	Ostjad	2150	—	2100	—	—
	Müüjad	2250	—	2150	—	—
	Tehtud	—	—	—	—	—

